

passer au fonds consolidé. C'est le changement important, et il est apporté pour faciliter la tâche du ministère des Finances, qui l'a demandé. Autant que je puisse voir, nul principe nouveau n'est en jeu.

M. WALSH: Mais en changeant effectivement la rubrique "Rectification de certains comptes concernant les chemins de fer de l'Etat" en celle de "Rectification des comptes publics du Canada", cela comporte une modification de principe, à mon avis. Vous commencez par vouloir rectifier un compte et vous finissez par en rectifier un autre. Le procédé ne me paraît pas rationnel.

A ce stade, je désirerais aussi protester contre la création du trust des titres. J'ai suivi la thèse de mon chef, et je souscris aux remarques qu'il a formulées au sujet du trust des titres. A mon sens, c'est une ingérence qui n'apportera rien de bon et qui va rendre la situation de nos chemins de fer encore plus chaotique qu'elle ne l'a jamais été. J'estime que cet article témoigne d'une évolution de notre problème ferroviaire que la population ne comprendra qu'avec la plus grande difficulté. Je ne comprends pas pourquoi le ministre persisterait dans cette voie lorsque, comme il le fait entendre, certaines influences émanant du ministère des Finances et, à mon sens, une certaine pression exercée au comité, l'ont forcé à modifier son attitude du tout au tout. La simple affirmation à l'effet que le principe essentiel reste le même ne modifie en rien mon point de vue. Je crois que le principe a subi une modification de fond, et même alors je ne comprends pas pourquoi le ministre a cru bon d'apporter au bill cette modification des plus importantes, que je ne crois pas être à l'avantage du réseau du National-Canadien.

Nous nous attendions à mieux du Gouvernement. Il y a une semaine ou deux, j'ai cité un ancien ministre libéral qui a dit que son parti s'attaquerait avec courage à ce problème. Est-ce là aborder courageusement le problème ferroviaire du Canada, que de rendre l'aménagement financier du réseau encore plus complexe qu'il ne l'était avant l'introduction du bill?

L'hon. M. DUNNING: Cela est impossible.

M. WALSH: Du tout. Le ministre a souvent parlé du double emploi qui existe. Ce double emploi n'était perceptible que lorsque vous compariez le bilan du National-Canadien et le bilan du pays. Le double emploi comme tel n'existait pas en réalité, mais en comparant les deux bilans, si l'on voulait connaître la dette globale du pays et si l'on faisait la sottise d'ajouter l'une à l'autre sans

opérer quelque soustraction, le résultat était franchement mauvais. Cela influait peut-être sur l'aménagement financier des emprunts du Gouvernement, mais la rectification de questions de cette espèce exige-t-elle tout ce que l'on trouve dans ce bill? A mon sens, les redressements auraient pu aisément être effectués au moyen d'états, de notes explicatives, d'annexes ou de tout autre document accompagnant le bilan des chemins de fer nationaux du Canada et celui du Dominion, de sorte que les différents postes auraient été portés à la connaissance du public d'une façon claire et précise. Cette dernière méthode est bien préférable à un projet de loi de ce genre qui aura pour effet d'accroître la confusion qui règne déjà dans les esprits. Il sera très difficile d'expliquer les bilans et de les comparer de manière à obtenir le chiffre de la dette totale.

M. le PRESIDENT: L'article sera-t-il adopté?

Le très hon. M. BENNETT: Non. Je désire que le comité examine les pages 14 et 14A du bill, où les honorables députés verront qu'après l'adoption du projet de loi, c'est cela qui constituera le bilan des chemins de fer. Puis lisez le bilan que nous avons en mains. L'actif est établi à \$2,037,597,996.72. De fait, il est de 2,300 millions sur ce bilan. On a déduit de cette somme 262 millions. Les montants déduits ou éliminés ont déjà fait l'objet d'une discussion de sorte qu'il est inutile de les examiner de nouveau en détail.

Comparez cela au système de l'Etat de Victoria. Les placements dans la voie ferrée et le matériel s'élèvent à \$1,832,343,031.85. Personne ne peut dire que cette somme représente tant soit peu la valeur actuelle.

L'hon. M. HOWE: Là figure chaque dollar qui y a été placé.

Le très hon. M. BENNETT: Vient ensuite le montant des améliorations aux propriétés affermées du chemin de fer, \$4,248,964.14. J'ai déjà rappelé que le poste correspondant du bilan du Pacifique-Canadien publié dans les journaux d'aujourd'hui est de 97 millions de dollars. Le montant de ce poste est certainement problématique; il représente de l'argent, mais c'est tout—il ne représente pas la valeur actuelle.

Passons ensuite au poste suivant: Diverses propriétés réelles, \$59,814,644.23 et nous arrivons au fonds d'amortissement et aux dépôts au lieu de propriété hypothéquée vendue, et visée de temps à autre par des actes de fiducie et par les sommes mises en réserve pour purger les hypothèques. Viennent ensuite les placements dans des compagnies affiliées—et per-